Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11780**

19. Wahlperiode 22.07.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Victor Perli, Sabine Leidig, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Kündigung der Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe

Nachdem der Europäische Gerichtshof (EuGH) am 18. Juni 2019 die Infrastrukturabgabe für europarechtswidrig erklärte, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die geschlossenen Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe unverzüglich gekündigt. Neben dem Urteil des EuGH wurden nach Aussage des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer zwei weitere Kündigungsgründe vorgebracht (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/maut-scheuer-kritik-1.4500331).

Zum einen sollen die Auftragnehmer Fristen und entsprechende Nachfristen nicht eingehalten haben, wobei diesbezüglich Unstimmigkeiten zwischen dem Auftraggeber und den Betreibern aufkamen, welche das Vertrauensverhältnis, insbesondere durch ein Schreiben der Betreiber am 17. Juni 2019 zerrütteten. Zum anderen sollen die Betreiber nach Kündigung der Verträge noch Unteraufträge abgeschlossen haben, wodurch dem Bund finanzieller Schaden entstand (vgl. ebd.).

Genauere Angaben zu Problemen bei der Vertragsumsetzung sind bisher ebenso ungekannt wie die Höhe möglicher Schadensersatzforderungen seitens der Betreiber sowie anstehender (Schieds-)Gerichtskosten.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat jedoch in diesem Zusammenhang vollkommene Transparenz angekündigt: „Wenn weitere Fragen und Anliegen der Abgeordneten kommen, dann werden wir sie beantworten und erfüllen“ (Plenarprotokoll 19/106).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen wurde der Vertrag über die Erhebung der Infrastrukturabgabe gekündigt und aus welchen Gründen der Vertrag über deren Kontrolle?

2. Wer hat für den Auftraggeber (Bundesregierung) die Projektfortschritte überwacht („Beauftragte“), und durch wen wurden die Bewertungskriterien festgelegt?

   Welche konkreten Aufgaben und Kompetenzen im Rahmen der Projektsteuerung wurden den von der Bundesregierung beauftragten Behörden und/oder beauftragten Unternehmen übertragen (bitte alle in diesem Zusammenhang beauftragten Behörden und/oder Unternehmen mit ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen aufführen)?

3. Wann wurde zuletzt der Projektfortschritt der beiden vergebenen Aufträge anhand der Bewertung der von den Auftragnehmern eingereichten Projektdokumentation von der Bundesregierung bzw. durch deren Beauftragte positiv bewertet, und wann wurde dies den Auftragnehmern in welcher Weise mitgeteilt (bitte insbesondere auf die Bewertung der Feinplanung bzw. der Feinplanungsdokumentation eingehen und für die beiden Aufträge getrennt angeben)?

   Wurde die Bundesregierung über die positive Bewertung über den als zufriedenstellend bewerteten Projektfortschritt in Kenntnis gesetzt, und wenn ja, wann?

4. Die Bewertungen welcher von ihr beauftragten Behörden und/oder Unternehmen gaben für die Bundesregierung den Ausschlag dafür, die Verträge auch mit dem Verweis auf Schlechtleistungen zu kündigen, und wann wurde der Bundesregierung diese Bewertung zur Kenntnis gegeben (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019)?

5. Welche Fristen zur Abarbeitung welcher Meilensteine (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019) insbesondere im Zusammenhang mit der Feinplanung wurden von den Auftragnehmern nach Auffassung der Bundesregierung bzw. deren Projektüberwacher nicht eingehalten (bitte die genauen Daten der Fristen angeben und für die beiden gekündigten Verträge getrennt angeben)?

6. Welche konkreten Mängel wurden dabei moniert, und wann wurden die Auftragnehmer jeweils wie über die Auffassung des Auftraggebers in Kenntnis gesetzt (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019, bitte die konkreten Daten der Übermittlung angeben und insbesondere auf Unzulänglichkeiten bei der Feinplanungsdokumentation eingehen)?

7. Welche Nachfristen wurden jeweils gesetzt, und welche dieser Nachfristen wurden durch die Bundesregierung bzw. von ihr Beauftragte aus welchen Gründen als nicht eingehalten eingestuft (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019, bitte bei mehreren gesetzten Nachfristen hinsichtlich eines Meilensteins die Gründe für die negative Bewertung durch die Bundesregierung bzw. nachgeordnete Behörden getrennt aufführen)?

8. Wann wurde die Bundesregierung durch wen erstmals über welche Unzulänglichkeiten beim Projektfortschritt und/oder bei der Projektdokumentation unterrichtet (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019, bitte für die beiden erteilten Aufträge getrennt angeben), und welche Konsequenzen hat sie daraus gezogen?

9. Hätte bereits durch das Verfehlen der ersten von der Bundesregierung bzw. einer nachgeordneten Behörde gesetzten Nachfrist nach Auffassung der Bundesregierung ein Kündigungsgrund vorgelegen (bitte begründen)?

   Wenn ja, aus welchen Gründen hat die Bundesregierung nicht umgehend den Vertrag bzw. die Verträge gekündigt?

10. Hat die Bundesregierung bzw. von ihr Beauftragte den Betreibern Abmahnungen zukommen lassen, und wenn ja, wann, und welchen Inhalts (bitte begründen)?

11. Welche Schadensersatzansprüche und/oder Ansprüche auf die Zahlung von Vertragsstrafen entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung durch die nach Auffassung der Bundesregierung erbrachte Schlechtleistung durch die Auftragnehmer an den Auftraggeber, und wird die Bundesregierung ihrerseits Schadensatzforderungen und/oder Vertragsstrafen einfordern (bitte begründen)?

12. Welche Kritik wurde in dem Schreiben vom 17. Juni 2019 durch die Auftragnehmer an der Bundesregierung bzw. an von ihr Beauftragten, insbesondere hinsichtlich ihrer Bewertungspraxis der von den Auftragnehmern eingereichten Unterlagen (Pläne wie z. B. eine Feinplanung etc.), geübt, und wurde in diesem Schreiben das Vertrauensverhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer explizit als gestört bezeichnet (bitte begründen)?

    Wurde in diesem Schreiben ggf. die Kündigung der Verträge bzw. eines der Verträge seitens der Auftragnehmer angedroht, und welche Maßnahmen wurden seitens der Auftragnehmer in diesem Schreiben ggfs. genannt, um das Vertrauensverhältnis zu verbessern?

13. Waren mögliche Schadensersatzforderungen seitens der Auftragnehmer Gegenstand dieses Schreibens, und wenn ja, in welcher Höhe?

14. Sind inzwischen Schadensersatzansprüche der Auftragnehmer gegenüber dem Bund geltend gemacht worden, und wenn ja, in welcher Höhe?

15. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung mit dem Schreiben vom 17. Juni 2019 erstmals durch die Auftragnehmer Kritik an der Bundesregierung bzw. an ihren Beauftragten geübt, und wenn nein, wann wurden welche konkreten Kritikpunkte jeweils vorgebracht (bitte unter Angabe des Datums des Einganges diesbezüglicher – auch elektronischer – Schreiben aufführen)?

16. Welche Gespräche fanden seit der Unterzeichnung der beiden Verträge zwischen der Bundesregierung und/oder ihren Beauftragten mit den Auftragnehmern statt, in denen Probleme bei der Erfüllung welcher Vertragspflichten gegenständlich waren (bitte unter Angabe des Datums und der Teilnehmenden aufführen)?

17. Hat das Bundesverkehrsministerium ihren Beauftragten Weisungen erteilt in Bezug auf die Bewertung der von den Auftragnehmern übermittelten Unterlagen, und wenn ja, welche, und wann sind diese durch wen erteilt worden?

18. Wurden Bewertungen des Fortschrittsstandes der Arbeiten der Auftragnehmer nachträglich geändert, und wenn ja, durch wen, und aus welchen Gründen?

19. Welche Verträge mit Nachunternehmern wurden seitens der Auftragnehmer nach Kündigung der Betreiberverträge geschlossen (bitte unter Angabe des Datums der Vertragsunterschrift sowie dem Vertragsvolumen aufführen), und auf welchem Wege hat die Bundesregierung bzw. haben ihre Beauftragten Kenntnis von der Unterzeichnung dieser Verträge erlangt?

20. Auf welche Höhe belaufen sich die Kosten, die die Auftragnehmer dem Bund bis zum 18. Juni 2019 in Rechnung gestellt haben (www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.pkw-maut-gescheitertes-projekt-kostete-bund-bislang-53-millionen-euro.f5be59b5-c3dc-4a89-8c36-c7baae446398.html), und wird die Bundesregierung den Auftragnehmern ihre bis zum 18. Juni 2019 getätigten Ausgaben vollumfänglich erstatten (bitte begründen)?
21. Auf welche Höhe beläuft sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Bruttounternehmenswert der von ihr mit der Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe beauftragten Unternehmen, bzw. wann und durch wen soll der Bruttounternehmenswert ermittelt werden?
22. Auf welchen Rechtsbeistand wird die Bundesregierung im Falle eines Schiedsverfahrens zurückgreifen, und welche (Vor-)Verträge mit welchem prognostizierten Finanzvolumen ist die Bundesregierung diesbezüglich bereits eingegangen?
23. Mit welchen Kosten für rechtlichen Beistand rechnet die Bundesregierung im Falle eines Schiedsverfahrens?
24. Wurde bereits ein Schiedsverfahren eröffnet, und wenn nein, wann soll dies geschehen?
25. Auf welche Höhe belaufen sich die Forderungen des Bundes und auf welche Höhe die der Auftragnehmer nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit insgesamt (bitte auch nach einzelnen Forderungsposten aufschlüsseln)?
26. Inwiefern flossen Erfahrungen aus früheren Schiedsverfahren mit Beteiligung des Bundes in die Entscheidung der Bundesregierung ein, den Betreibervertrag bzw. die Betreiberverträge anhand von Gründen zu kündigen, die im Nachgang ein Schiedsverfahren notwendig machen?
27. Wie bewertet die Bundesregierung die Verhältnismäßigkeit ihrer Entscheidung, die Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe zu kündigen, vor dem Hintergrund, dass der Betreibervertrag mit der Toll Collect GmbH nicht gekündigt wurde, obwohl sich die Einführung der Lkw-Maut durch deren Schlechtleistung um mehr als ein Jahr verzögerte (siehe www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=2560&year=2004)?
28. Wie weit ist der Zulassungsprozess der Tolltickets GmbH als EETS-Anbieter (EETS = European Electronic Toll Service) fortgeschritten, und wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer Zulassung durch das Bundesamt für Güterverkehr zu rechnen (bitte begründen)?
29. Welches Datum für die Betriebsbereitschaft des Erhebungssystems der Infrastrukturabgabe wurde zwischen den Vertragspartnern vereinbart, und welches Datum wurde festgelegt, ab dem ein Ausbleiben der Betriebsbereitschaft den Bund zur Kündigung des Vertrages ermächtigt hätte und/oder sogar eine Schadensersatzpflicht seitens der Auftragnehmer entstanden wäre (ein Abweichen dieser Daten bitte begründen)?
30. Welchen Einfluss hat die Kündigung der Verträge zur Infrastrukturabgabe auf den laufenden Vertrag hinsichtlich des Betriebs von Zahlstellen für Straßenbenutzungsgebühren (vgl. https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:257135-2019:TEXT:DE:HTML&src=0) nach Ansicht der Bundesregierung?
31. Wurden seitens der Bundesregierung die Aufträge an die Toll Collect GmbH zur Unterstützung bei der Erhebung der Infrastrukturabgabe gekündigt (bitte begründen), und welche Kosten entstehen dabei für den Bund und für die Toll Collect GmbH?

32. Welche weiteren Aufträge (Beschaffungsaufträge, Beraterverträge etc.) im Zusammenhang mit der Infrastrukturabgabe mit jeweils welchem Finanzvolumen hat die Bundesregierung nach der Kündigung der Verträge über die Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe inzwischen gekündigt, und welche diesbezüglichen Ausschreibungen welchen Finanzvolumens hat die Bundesregierung seit dem 18. Juni 2019 gestoppt oder erst gar nicht ins Ausschreibungsverfahren gegeben (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019, bitte detailliert tabellarisch angeben)?

33. Auf welche Weise waren das Bundesministerium für Finanzen (BMF) sowie das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) in die Vergabeentscheidung bezüglich der Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe eingebunden, insbesondere im Hinblick auf die Vertragsrisiken?

    Auf welche Höhe wurden die Vertragsrisiken geschätzt?

34. Wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse in Bezug auf die Entscheidung durchgeführt, die Verträge mit den Auftragnehmern nach dem EuGH-Urteil zu kündigen (bitte begründen)?

    Wenn ja, wann wurde diese durch wen erstellt?

    In welcher Weise wurden das BMF und das BMJV bei der Entscheidung, die Verträge zu kündigen, eingebunden?

35. Hat die Bundesregierung inzwischen weitere Kündigungsgründe für die Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe identifiziert (bitte für die beiden Verträge getrennt aufführen), und wenn ja, wann wurden diese Kündigungsgründe in welcher Weise den Auftragnehmern zur Kenntnis gegeben?

36. Sind neben der Anrufung eines Schiedsgerichtes seitens der Bundesregierung Streitbeilegungsmechanismen mit den Auftragnehmern vereinbart worden, und wenn ja, welche, und nach welchen Kriterien wird ein abschließendes Schiedsgerichtsverfahren eröffnet?

37. Haben inzwischen Gespräche zwischen der Bundesregierung und den Auftragnehmern hinsichtlich einer gütlichen Einigung stattgefunden (bitte begründen und ggf. unter Angabe der Teilnehmenden und des Datums aufführen)?

    Wenn nein, wann soll dies ggf. geschehen?

38. Haben die Auftragnehmer der Bundesregierung gegenüber ggf. ein Interesse an einer gütlichen bzw. vergleichsweisen Beilegung des Konflikts über die von der Bundesregierung gekündigten Verträge bekundet?

    Wenn ja, wann, und in welcher Weise?

    Wie hat die Bundesregierung ggf. auf diese Interessensbekundung in welcher Weise reagiert, und wann und in welcher Form hat die Bundesregierung ggf. selbst die Initiative zu einer gütlichen Einigung ergriffen?

39. Wann hat die Bundesregierung in welcher Weise die Auftragnehmer ersucht, einer Veröffentlichung der gekündigten Betreiberverträge zuzustimmen (www.berliner-zeitung.de/politik/nach-aus-fuer-pkw-maut-finanzielle-risiken-fuer-steuerzahler-weiter-ungewiss-32839068; bitte unter Angabe des genauen Datums sowie des von der Bundesregierung gewünschten Umfangs der Vertragsoffenlegung angeben), und wie haben die Auftragnehmer wann auf dieses Ersuchen reagiert (bitte unter Angabe der von den Auftragnehmern vorgebrachten Gründe für eine Zustimmung oder Ablehnung angeben)?

40. Aus welchen Gründen kann nach Auffassung der Bundesregierung die „Kenntnisnahme [dieser Verträge, Anm. der Fragesteller] durch Unbefugte für die Interessen der Bundesregierung schädlich sein“ (Ausschussdrucksache 19[15]246), und aus welchen Gründen überwog in der Abwägung der Bundesregierung hinsichtlich der Entscheidung über eine Veröffentlichung der Betreiberverträge dieser potenzielle Schaden das öffentliche Interesse an einer Veröffentlichung der Betreiberverträge?

41. Hat die Bundesregierung eine Anschubfinanzierung im Rahmen des Aufbaus der Erhebungs- und Kontrollsysteme zur Infrastrukturabgabe, welche allein für das Erhebungssystem im entsprechenden Gesetzentwurf (Bundestagsdrucksache 18/3990) auf ca. 335 Mio. Euro beziffert wurde, geleistet (bitte unter Angabe der jeweiligen Höhe begründen)?

    Wenn nein, hat die Bundesregierung als Auftraggeberin von den Auftragnehmern abgeschlossene Kreditverträge mitgezeichnet (bitte begründen)?

42. Bei wie vielen Kreditverträgen, welche im Kontext der öffentlich-privaten Partnerschaften im Fernstraßenbau geschlossen wurden, hat die Bundesregierung Kreditverträge mitgezeichnet?

43. In welcher Höhe hat die Bundesregierung im Kontext des Aufbaus sowie der Erweiterung des Lkw-Mautsystems Anschubfinanzierungen an die Toll Collect GmbH insgesamt geleistet (bei mehreren Anschubfinanzierungen bitte auch den jeweiligen Gegenstand der Finanzierung und Umfang der diesbezüglichen Anschubfinanzierung aufführen), und bei wie vielen der von der Toll Collect GmbH abgeschlossenen Kreditverträge hat die Bundesregierung mitgezeichnet?

44. Wie viele Stellen hatte das BMVI bzw. nachgeordnete Behörden im Zusammenhang der Einführung der Infrastrukturabgabe öffentlich ausgeschrieben (bitte nach Tarifgruppen differenziert angeben)?

Berlin, den 3. Juli 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333